

дорожной сети на протяжении всего исторического периода компенсировалась отработкой населения на дорогах — будь то крепостные крестьяне в далеком прошлом или недавние колхозы и предприятия. Любопытно, что за почти трехсотлетний период форма финансирования дорожной отрасли за исключением отдельных нюансов практически не изменялась: сначала отработка, затем сборы с каждой ревизской души. Сегодня это налог с пользователей автомобильных дорог, взимаемый с предприятия, которое переносит эти затраты на себестоимость продукции, приобретаемой потребителем.

Примечания

¹ См.: Козлов Ю. Размышления о главном, или почему в России километр дороги // Уральские километры. Екатеринбург, 2001. С.29.

*М.С. Зобнина
(Екатеринбург)*

ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ УРАЛА

В отечественной практике территориальной организации производительных сил накоплен значительный опыт. Россия обладает огромной территорией с различными природными составляющими, и региональная структура в ней сложилась исторически. Особенности той или иной местности диктовали и специфику экономики в каждом регионе.

В истории России существовали различные подходы к освоению и поддержанию отдельных частей ее территории. Модели регулирования региональных процессов варьировались от определения и использования тех или иных районов как ресурсно-сырьевых придатков, до создания и воплощения планов преимущественного развития «национальных окраин». При этом создаваемые территориальные комплексы не были равно сбалансированными в экономическом отношении, как и не были самодостаточными. Уровень экономического развития в различных регионах страны всегда был неоднородным, но недостатки развития в них компенсировались многоаспектной хозяйственной интеграцией.

Одним из феноменов регионального развития являются территориально-производственные комплексы и промышленные узлы, созданные на территории того или иного региона в советский период. Каждый регион представлял собой территориально-производственный комплекс отраслей, образующих соответствующее экономическое пространство, но ни в одном регионе России не было создано сбалансированного, самодостаточного, устойчивого экономического комплекса.

Идея крупных экономических регионов, взаимосвязанных между собой, появилась в двадцатых годах XX в., что было связано, в основном, с необходимостью создания стратегически важных объектов внутри страны. В советское время регионы функционировали в едином социально-экономическом пространстве страны и были тесно связаны единым механизмом хозяйствования. Межрегиональное сотрудничество уравновешивало диспропорции, имевшиеся внутри регионов. Немалую роль в поддержании цельности экономического пространства страны сыграли строительство и четкое функционирование транспортных коммуникаций, государственные ссуды и заказы на производство той или иной продукции, поддерживающие и развивающие экономику регионов. Конкретно-историческим проявлением этого феномена является Урало-Кузнецкий комбинат, созданный в 30-е гг. XX в., который позволял решить в контексте реализации региональной политики ряд проблем, таких как: комплексное использование природных ресурсов (уральской руды и сибирского угля); рациональная организация системы управления путем стимулирования потенциала местной инициативы; эффективное использование трудовых ресурсов через создание новых рабочих мест. Но к концу XX в. Урало-Кузбасс превратился в наглядную демонстрацию пути экстенсивного развития страны в условиях ее индустриальных преобразований. Когда наметился переход к интенсивному пути развития и научно-технической стадии развития производительных сил, создание мощных ТПК, как ведущей формы интенсивного преобразования территориально-производительных сил, себя исчерпало. В связи с новым этапом исторического движения в регионе возникли новые проблемы.

Разрыв хозяйственных связей регионов в постсоветское время привел к тому, что некогда единое экономическое пространство распалось на отдельные части. К тому же, большинство из них в сложившихся новых условиях стали постепенно деградировать и превращаться в так называемые «депрессивные» районы, неспособные на эффективное развитие. Нарастание межрегио-

нальных диспропорций в последние десятилетия становится все более важной проблемой в экономике страны.

Урал в региональной системе России всегда занимал особое место. Он изначально формировался как промышленная основа страны. Трехсотлетняя история Урала наглядно демонстрирует индустриальную направленность его развития. Богатые минерально-сырьевые, лесные и водные ресурсы предопределили функцию региона как промышленного центра. Насыщенность природными ресурсами определила специализацию УЭР на отраслях добывающей и обрабатывающей промышленности.

Региональная политика в отношении Урала традиционно имела существенную специфику — регион был сформирован для решения общегосударственных задач. Старопромышленный район со временем приобрел военную специализацию промышленности и гипертрофированное развитие базовых отраслей — добывающей, металлургии и тяжелого машиностроения. Широко развитый в индустриальном отношении Урал, тем не менее, с трудом сохраняет за собой в настоящих условиях ведущую роль даже в этой сфере, не говоря уж о том, что неразвитость других областей хозяйствования не дает возможности эффективного функционирования экономики внутри региона.

С распадом Союза в 1990-е гг. Урал оказался в ситуации глубочайшего кризиса, который проявляется во многих, если не во всех сферах жизни. Созданные в предшествующие периоды пропорции экономической системы не позволяют легко адаптироваться к рыночным отношениям и новым реалиям в региональной политике государства. В настоящее время Урал постепенно превращается в сырьевую базу, способствующую развитию других регионов и даже других стран, но эта роль уже сказывается отрицательно на собственной экономике. Вывоз природных ресурсов, равно как и хищническая их эксплуатация уже поставили Урал на грань экологической катастрофы, не приводя и к экономическому благополучию. Широко развитый в советское время военно-промышленный комплекс в современных условиях практически невостребован, а конверсия оборонных предприятий идет крайне медленными темпами. Промышленность Урала имеет еще и такую особенность — большинство промышленных предприятий являются градообразующими, что обуславливает высокую значимость социального фактора. А в связи с тем, что многие предприятия оказались нежизнеспособными в новых условиях, возникает и целый комплекс специфических социальных проблем, особенно в малых городах УЭР.

Реформирование общественной жизни в России не прошло безболезненно и для науки. Неблагоприятные социально-экономические условия, низкая востребованность творческого потенциала, постоянно снижающийся объем финансирования научных учреждений привели к тому, что сформировались серьезные диспропорции в размещении научно-технического потенциала внутри страны. Основная его часть сосредоточена в центре, главным образом в Москве, тогда как регионы, особенно отдельные области оказались практически без научного обеспечения. Снижение численности занятых в науке наблюдается во всех областях УЭР, что уменьшает удельный вес Уральского региона в структуре научно-технического потенциала России. За 1990-е гг. численность работников занятых в научной отрасли Урала существенно снизилась. Она сократилась за этот период более чем в два раза; почти на одну треть сократилось число высококвалифицированных научных работников, имеющих ученую степень кандидата наук. Экономическая нестабильность в сфере науки привела к падению престижа научного работника, сокращению численности научного персонала. Причины и этих процессов кроются в общей социально-экономической ситуации в стране.

Урал, имеющий огромную, даже в масштабах России, территорию, разнообразные природные ресурсы, высокий научный потенциал, тем не менее, оказался в глубоком социально-экономическом кризисе, который не может быть разрешен традиционными методами. Для вывода региона из того бедственного положения, в котором он оказался, требуется создание специальной антикризисной программы, основанной, прежде всего на государственной поддержке. Необходима поддержка региональных интересов и создание условий для роста экономических возможностей региона. Возрождение уральской экономики может быть начато с максимального использования кадрового, научно-технического, производственного и природного потенциалов региона в интересах его развития. Усиление регулирующей роли и влияния региональных и местных органов власти на социально-экономические процессы должно способствовать более эффективному управлению ими. Этот процесс непосредственно связан с развитием федеративных

отношений между центром и субъектами Федерации с предоставлением последним более значительной доли прав и ответственности. Выработка соответствующей промышленной, финансовой, инвестиционной политики; широкое использование научного инструментария для обоснования применяемых решений также создаст важные предпосылки для развития региональной экономики. Важно перейти от жесткой централизованной схемы экономической политики к механизмам, способствующим развитию региональной самостоятельности и устранению диспропорций в хозяйственной деятельности Урала.

*А.А. Конов
(Екатеринбург)*

ПОДГОТОВКА ИНЖЕНЕРНЫХ КАДРОВ ДЛЯ СВЕРДЛОВСКОЙ И ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В 1956–1966 гг.

Техническая реконструкция железных дорог СССР в 1956–1965 гг. предъявила серьезные требования в области подготовки специалистов по электровозной и тепловозной тяге, по автоматике, телемеханике и другим специальностям новой, прогрессивной техники. С развертыванием массовой электрификации железных дорог КПСС приняла меры по значительному увеличению выпуска инженеров и техников по специальности "Электрификация транспорта". Железные дороги в то время испытывали серьезный недостаток именно в этих кадрах и их стали готовить в институтах и техникумах МПС. При высших учебных заведениях и техникумах МПС для командного состава и инженерно-технических работников были организованы также курсы по изучению новой техники.

XX съезд партии поставил задачу увеличить за шестую пятилетку выпуск специалистов с высшим и средним образованием для транспорта примерно в два раза. "В области высшего образования, — указывалось в резолюции по Отчетному докладу ЦК КПСС, — главными задачами являются всемерное улучшение качества подготовки специалистов на основе тесной связи учебы с производством, правильное размещение высших учебных заведений в стране, приближение их к производству, постановка учебной работы в соответствии с современным уровнем техники". Перед всеми молодыми инженерами была поставлена задача овладеть "достаточными знаниями" по конкретной экономике и организации производства. Большие задачи в области высшего образования на транспорте предусматривались в семилетнем плане развития народного хозяйства (1959–1965 гг.). К концу 1965 г. численность инженеров по электрификации должна была увеличиться в 4,3 раза; по тепловозному хозяйству — в 3,3 раза; по автоматике, телемеханике и связи — в 1,8 раза. Количество специалистов по строительству железных дорог, механизации путевых и строительных работ намечалось увеличить примерно на 80%¹.

Исследователь истории уральского железнодорожного транспорта М.Т. Крючков справедливо отмечал в одной из своих работ: "Техническая реконструкция железных дорог восточных районов потребовала приближения подготовки инженеров и техников к местам их будущей работы. Необходимость притока инженерных кадров на железные дороги Урала диктовалась также задачами ускоренной ликвидации негативных последствий войны — износа рельсов и парка локомотивов"². Для обеспечения электрических железных дорог Урала и Сибири кадрами из местного населения в 1956 г. был создан Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта — УЭМИИТ. Основной задачей УЭМИИТа являлась подготовка высококвалифицированных кадров из местной рабочей молодежи. В 1962 г. в институте учились 83% студентов из Свердловской, Пермской, Тюменской и Челябинской областей и лишь 17% — из Казахстана и Сибири. УЭМИИТ готовил инженеров для железнодорожного транспорта по всем специальностям³. В 1961 г. был создан Челябинский филиал института для удовлетворения потребности Южно-Уральской железной дороги в квалифицированных кадрах.

Профессор М.Т. Крючков совершенно верно писал в одной из своих работ: "Дальнейший рост уральской промышленности, открытие новых сырьевых баз и залежей полезных ископаемых на севере Урала и Западной Сибири и связанные с этим развитие капитального строительства и удлинение железнодорожного пути обусловили необходимость расширения номенклатуры специальностей"⁴. В связи с этим в УЭМИИТе была организована подготовка инженеров путей сообщения-строителей (1962 г.) и организованы кафедры геодезии и геологии (1963 г.), пути и путевого хозяйства (1964 г.). В связи с необходимостью подготовки для железных дорог Урала кадров движенцев в 1964 г. в институте был открыт прием на специальность "Эксплуатация же-